



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 180]

नई दिल्ली, मंगलवार, जुलाई 20, 2010/आषाढ़ 29, 1932

No. 180]

NEW DELHI, TUESDAY, JULY 20, 2010/ASADHA 29, 1932

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 15 जुलाई, 2010

सं. टीएएमपी/56/2008-वीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा, हार्बर मोबाइल क्रेनों (एचएमसी) के उपयोग के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव को एतद्वारा निपटाता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएएमपी/56/2008-वीपीटी

विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास

.....

आवेदक

आदेश

(जून, 2010 के 16वें दिन पारित किया गया)

यह प्रकरण, वैस्ट क्वे बर्थ्स और वीपीटी की अन्य बर्थों पर 100 टन क्षमता वाली हार्बर मोबाइल क्रेनों (एचएमसी) के किराया प्रभारों के निर्धारण हेतु विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 5 दिसंबर 2008 से संबंधित है।

2.1

प्रस्ताव में समाविष्ट मुख्य बातें संक्षेप में निम्नानुसार हैं :-

- (i) वीपीटी के न्यासी मंडल ने 7 अप्रैल 2007 को हुई अपनी बैठक में 5 वर्ष की अवधि के लिए, 24 घंटों के लिए प्रचालन और अनुरक्षण कर्मचारियों सहित 100 टन क्षमता वाली दो हार्बर मोबाइल

क्रेनों (एचएमसी) के किराए के लिए प्रस्ताव को अनुमोदित किया था। तदनुसार प्राप्त निविदाओं के मूल्यांकन के बाद वीपीटी ने पांच वर्ष की अवधि के लिए 24 घंटों के प्रचालन और अनुरक्षण कर्मचारियों समेत, 100 टन क्षमता वाली दो हार्बर मोबाइल क्रेनों को किराए पर लेने के लिए उनके प्रस्ताव को स्वीकार करते हुए मेसर्स एबीजी इन्फ्रालाजिस्टिक्स लिमि. के पक्ष में दिनांक 23 जुलाई 2008 का कार्य आदेश रखा है।

(ii) पत्तन द्वारा मेसर्स एबीजी इन्फ्रालाजिस्टिक्स पर रखे गए कार्य आदेश की प्रमुख विशेषताएं नीचे दी गई हैं :-

(क) किराया प्रभार न्यूनतम 10 लाख टन प्रतिक्रेन प्रतिवर्ष के लिए भुगतान किया जाएगा बशर्ते, जैसाकि अनुबंध की कार्य-परिधि में अनुबंधित है, क्रेन को उपलब्ध करवाया जाए। किन्तु, न्यूनतम गारंटी यातायात समानुपातिक आधार पर कम किया जाएगा, यदि क्रेन अनुबंधानुसार उपलब्ध नहीं करवायी जाती है।

(ख) 2 हार्बर मोबाइल क्रेनों के लिए किराया प्रभार आरंभिक 3 वर्ष की अवधि के लिए रु. 29.75 प्रतिटन होंगे और बाकी के 2 वर्षों के लिए, 4 वें वर्ष के लिए रु. 30.75 प्रतिटन और 5 वें वर्ष के लिए रु. 31.75 प्रतिटन की दर से नवीकृत किए जाएंगे। करों का भुगतान इसके अलावा करना होगा।

(ग) बोलीदाता को क्रेन के प्रचालन के दौरान 10,000 टन प्रतिक्रेन प्रतिदिन की माल ढुलाई का आश्वासन देना चाहिए।

(घ) यदि बोलीदाता आश्वस्त माल ढुलाई से कम प्रहस्तन करता है तो माल ढुलाई में कमी के लिए कोकिंग कोल के पोतघाट शुल्क दर के 25% की दर से जुर्माना लगाया जाएगा।

(ङ) यदि बोलीदाता आश्वस्त माल ढुलाई से अधिक प्रहस्तन करता है तो जितनी मात्रा आश्वस्त माल ढुलाई से ज्यादा होगी उस पर कोकिंग कोल के पोतघाट शुल्क दर के 10% की दर से प्रोत्साहन राशि का भुगतान किया जाएगा।

(iii) पत्तन द्वारा मेसर्स एबीजी इन्फ्रालाजिस्टिक्स लिमिटेड को शुष्क बल्क कार्गो और सामान्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए सुविधाएं प्रदान करती हैं, और इन कार्गो प्रहस्तन प्रचालनों को 24 घंटे और पूरे वर्ष भर प्रबोधन करने की आवश्यकता है। इस प्रयोजन के लिए पत्तन को, एकमात्र हार्बर मोबाइल क्रेन प्रचालकों को अनुमेय, लागू होने वाले अभियांत्रिकी और प्रबंधन उपरिव्यय के अलावा, तीनों पालियों में निष्पादनता का प्रबोधन करने के लिए और स्टीवेडर्स और उपयोगकर्ताओं के साथ संपर्क के लिए पर्यवेक्षी कर्मचारियों के साथ-साथ अधिकारियों को भी तैनात करना होगा। प्रस्तावित दरों की गणना करते समय इनकी लागत पर विचार किया गया है।

(iv) प्रस्तावित दरों को उचित ठहराने के लिए संक्षेप में लागत गणना नीचे दी गई है :

क्रम सं.	विवरण	20 लाख टन न्यूनतम गारंटीड माल ढुलाई की लागत (रु. में)	लागत प्रतिटन (रु. में)
(क)	पूंजी लागत	जैसाकि मोबाइल क्रेन किराए पर ली गई है, विचार नहीं किया गया	
(ख)	स्थिर लागत (आरओसीई और मूल्य हास)	शून्य	शून्य
(ग)	परिवर्तनीय लागतें		
(i)	प्रहस्तित 20 लाख टन कार्गो का किराया प्रभार	59500,000	29.75
(ii)	20 लाख टन के आश्वस्त कार्गो से अधिक प्रहस्तित कार्गो में गिरावट नियंत्रित करने के लिए जोखिम अवयव ऊपर (i) पर 10% की दर से		2.98
(iii)	तैनाती और वसूली के प्रबोधन हेतु टीएम विभाग के कर्मचारियों की लागत	5031479	2.52
(iv)	ऊपर (iii) पर 31.82% की दर से एमजीए लागत		0.80
(v)	हार्बर मोबाइल क्रेन प्रचालनों को सुविधाएं प्रदान करने के लिए सामान्य सुविधाओं पर अभियांत्रिकी उपरिचय	4150200	2.10
	योग (ग)		36.14
(vi)	रु. 39.75 पर 4% की दर से संपत्ति कर		1.59
(vii)	लागत प्रतिटन प्रति क्रेन		39.73
(घ)	प्रस्तावित दर (पूर्ण रूपों में बदलने के बाद)		39.73

(v) 27 अक्टूबर 2008 और 21 नवंबर 2008 को व्यापार जगत के साथ आयोजित बैठकों में परामर्श करने के बाद वीपीटी ने हार्बर मोबाइल क्रेन किराए पर लेने के लिए रु. 39.75 प्रतिटन की तदर्थ दर प्रस्तावित की है। पत्तन ने बताया कि प्रस्तावित तदर्थ दर महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा फाइनल दर की अधिसूचना के बाद पिछले प्रभाव से लागू की जाएगी। व्यापार-जगत के प्रतिनिधियों ने उनके प्रति सहमति व्यक्त की है। 27 अक्टूबर 2008 को व्यापार-जगत के साथ बैठक के कार्यवृत्त की प्रति पत्तन द्वारा प्रस्तुत की गई है।

(vi) प्रस्तावित दर आरंभ में दो वर्ष के लिए है और क्रेन के निष्पादन के आधार पर इसकी समीक्षा की जाएगी।

2.2 इस पृष्ठभूमि में, वीपीटी ने रु. 39.75 प्रतिटन की दर पर बल्क कार्गो को पोत से उतारने / पोत-लदान के लिए 100 टन क्षमता वाली हार्बर मोबाइल क्रेनों की आपूर्ति के लिए प्रस्तावित किराया-प्रभार प्रस्तावित किया है।

3.1 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.17.3 के अनुसार अन्तरिम अवधि में प्रचलित की जाने वाली तदर्थ दरें समान कार्गो / सेवाओं के लिए वर्तमान अधिसूचित दरों पर आधारित होनी चाहिए और इस पर पत्तन और संबंधित उपयोगकर्ताओं की परस्पर सहमति होनी चाहिए।

3.2 वीपीटी द्वारा प्रस्तावित दर समान सेवाओं / कार्गो के लिए वर्तमान अधिसूचित दर पर नहीं पाई गई थी। हालांकि पत्तन ने बताया है कि प्रस्तावित दर व्यापार जगत के साथ विचार विमर्श के बाद परिगणित की गई है और व्यापार-जगत ने उससे सहमति व्यक्त कर दी है, वीपीटी द्वारा प्रस्ताव के साथ संलग्न 21 नवंबर 2008 की बैठक के कार्यवृत्त से यह समझ आता है कि विशाखापत्तनम् स्टीवेजर्स एसोसिएशन और विशाखापत्तनम् कस्टम्स क्लीयरिंग एजेंट्स एसोसिएशन ने पत्तन से, वीपीटी द्वारा इससे पहले सुझाई गई रु. 45/- प्रतिटन के मुकाबले रु. 35/- प्रतिमीट्रिक टन या उससे कम तय करने का अनुरोध किया है।

3.3 उपरोक्त स्थिति से वीपीटी को, प्रस्ताव की प्राप्ति सूचना देते हुए, दिनांक 1 जनवरी 2009 के हमारे पत्र द्वारा अवगत करवाया गया था। वीपीटी को यह भी सलाह दी गई थी कि वह प्राधिकरण द्वारा फाइनल दरें तय किए जाने तक, अन्तरिम अवधि में तदर्थ आधार पर प्रस्तावित शुल्क लगाने के लिए संबंधित उपयोगकर्ताओं की सहमति प्रस्तुत करें। प्रत्युत्तर में वीपीटी ने दिनांक 12 फरवरी 2009 के अपने पत्र के माध्यम से निम्नलिखित बताया :-

(i) प्राधिकरण ने वीएसपीएल में एचएमसी (एमएचसी) की सहायता से बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए रु. 64/- प्रतिटन की दर अधिसूचित की है जबकि एमएचसी के साथ समतुल्य सेवाओं / कार्गो के लिए प्रस्तावित दर रु. 39.75 प्रतिटन ही है।

(ii) वीपीटी ने रु. 45.50 प्रतिटन की दर प्रस्तावित की है जिस पर व्यापार जगत सहमत नहीं हुआ है और उसने वीपीटी से दर को एक तर्क संगत स्तर पर जो रु. 35/- प्रतिटन से अधिक न हो, निर्धारित करने का अनुरोध किया है। वीपीटी ने 21 नवंबर 2008 को बुलाई गई बैठक में व्यापार जगत के साथ इस मुद्दे पर चर्चा की और रु. 39.75 प्रतिटन पर तदर्थ दर तय करना प्रस्तावित किया और, जो दर अंतिम रूप से प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित और अधिसूचित की जाएगी, पिछले प्रभाव से लागू की जाएगी, जिसके लिए व्यापार-जगत के प्रतिनिधि सहमत हो गए। तदनुसार, 6 दिसंबर 2008 को एक ट्रेड-सर्कुलर जारी किया गया था और वह दर लागू किया जा रहा है।

(iii) इसने प्राधिकरण से, व्यापार-जगत को विधिवत सूचित करते हुए, रु. 39.75 प्रतिटन की दर को अनुमोदित और अधिसूचित करने का अनुरोध किया है।

4.1 प्रदत्त परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, वीपीटी से प्राप्त पत्तन द्वारा सुझाए गये समेत संबंधित उपयोगकर्ताओं संगठनों / निकायों को, उनकी टिप्पणियां मांगते हुए भेजा गया था।

4.2 संबंधित उपयोगकर्ताओं संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां प्रतिपूरक सूचना के रूप में वीपीटी को भेजी गई थीं। वीपीटी ने उपयोगकर्ताओं द्वारा प्रस्तुत टिप्पणियों का जवाब दिया है।

5.1 इस प्रकरण में 22 अक्टूबर 2009 को वीपीटी परिसर में संयुक्त सुनवाई का आयोजन किया गया था। संयुक्त सुनवाई में वीपीटी और संबंधित उपयोगकर्ताओं / संगठन निकायों ने अपने-अपने पक्ष रखे।

5.2 जैसाकि संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया था, वीपीटी को कुछ बिंदुओं पर कार्रवाई करने की सलाह दी गई थी। वीपीटी ने दिनांक 21 नवंबर 2009 और 11 दिसंबर 2009 के अपने पत्रों द्वारा उत्तर दिया है। संयुक्त सुनवाई में निर्णित कार्रवाई बिंदुओं और वीपीटी के उत्तर की तुलनात्मक स्थिति नीचे सारणी में दी गई है :-

क्रम सं.	संयुक्त सुनवाई में निर्णित कार्रवाई बिंदु	वीपीटी का उत्तर
(i)	किसी ऐसे कारण से जिसके लिए उपयोगकर्ता जिम्मेदार हो, क्रेन को अपेक्षा से कम उपयोग से बचाने के लिए न्यूनतम प्रहस्तन शर्त लागू करने हेतु वीपीटी का प्रस्ताव अपने मूल प्रस्ताव का भाग नहीं बनता है। अतः वीपीटी को सलाह दी जाती है कि वह प्रस्तावित व्यवस्था का पूरा-पूरा औचित्य बताते हुए इस संबंध में एक औपचारिक पूरक प्रस्ताव दाखिल करे। प्राधिकरण को औपचारिक पूरक प्रस्ताव प्रस्तुत करते हुए, उसी समय यह प्रस्ताव सभी संबंधित उपयोगकर्ताओं को उस समय से सात दिन का समय देते हुए परिपत्रित कर दिया जाए ताकि वे प्राधिकरण और वीपीटी को अपनी राय भेज सकें।	(क) संदर्भित अनुबंध / करार की धारा 9 (II) (i) और (ii) के अनुसार क्रेनों के आपूर्तिकर्ता को क्रेनों के प्रचालन के समय 10,000 टन प्रतिदिन प्रति क्रेन की माल दुलाई आश्वस्त करनी चाहिए, और यदि प्रहस्तन आश्वस्त माल दुलाई से कम है तो आश्वस्त माल दुलाई में आई कमी के लिए प्रतिटन पर कोकिंग कोल के पोतघाट शुल्क दर के 25% की दर से जुर्माना लगाया जाएगा। संदर्भित अनुबंध की धारा 9 (III) और 9 (IV) में खराबियों की मात्रा / सीमा और उनसे संबंधित जुर्माना समाविष्ट किया गया है। जुर्माने की यह राशि आपूर्तिकर्ता पत्तन न्यास को अदा करेगा।
		(ख) हार्बर मोबाइल क्रेनों का उपयोग करने वाले पोतों की निष्पादनता की समीक्षा करने पर, बाद में पाया गया कि क्रेनों को किराए पर लेने वालों के विभिन्न कारणों से एमएमसी की निष्पादनता नीचे आ गई थी। अब घटिया निष्पादनता के लिए किराए पर लेने वाले की कोई देनदारी या जिम्मेदारी नहीं है क्योंकि किराए पर लेने वाले द्वारा दी जा रही दर, समय के अवयव पर

		विचार किए बिना, प्रतिटन आधार पर है। किराए पर लेने वाले की उन गतिविधियों पर, जो एचएमसी की निष्पादनता पर बुरा असर डाले, अंकुश लगाने का कोई वैध उपकरण नहीं है। इस बारे में पत्तन ने वे कारण प्रस्तुत किए हैं जो एमएमसी की निष्पादनता पर बुरा प्रभाव डालते हैं और पोतों के वापिस लौटने के समय पर पड़ने वाले प्रभाव के साथ-साथ एचएमसी का उपयोग भी अपेक्षा से कम होता है।
		(ग) न्यूनतम टन-मात्रा का प्रहस्तन निर्धारित करने हेतु औपचारिक पूरक प्रस्ताव दाखिल करने के प्रयोजन से 5 नवंबर 2009 को व्यापार-जगत के साथ एक बैठक आयोजित की गई थी। पत्तन ने, एक पोत के लिए एचएमसी उपलब्ध करवाने के समय से उसे रद्द करने के समय तक, औसत आधार पर बल्क कार्गो के लिए 500 टन प्रति घंटा और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 500 टन प्रतिघंटा और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 200 टन प्रतिघंटा की न्यूनतम प्रहस्तन दर प्रस्तावित की है। किन्तु, व्यापार-जगत ने बल्क कार्गो के लिए 350 टन प्रतिघंटा की न्यूनतम प्रहस्तन दर का सुझाव दिया और चूंकि कार्गो की प्रकृति पर निर्भर करते हुए सामान्य / बल्क कार्गो की उत्पादकता बदल जाती है, कोई न्यूनतम प्रहस्तन दर तय नहीं की गई।
		(घ) उपस्थित व्यापार-जगत के उपस्थित सदस्यों द्वारा व्यक्त सुझावों को ध्यान में रखते हुए और उपयोगकर्ताओं द्वारा एचएमसी के श्रेष्ठ उपयोग को संभव बनाने के लिए निम्नानुसार न्यूनतम टन मात्रा प्रहस्तन हेतु तय करना प्रस्तावित किया जाता है : (i) बल्क कार्गोज = औसतन 500 टन प्रतिघंटा (ii) ब्रेक बल्क कार्गोज = औसतन 200 प्रतिघंटा
(ii)	गणना में जिन विभिन्न उपरिव्यय तत्वों पर विचार किया गया है उनका पिछले 3 वर्षों के वास्तविकों के प्रकाश में औचित्य सिद्ध किया जाए। यह भी साबित किया जाए कि ये उपरिव्यय हार्बर मोबाइल क्रेनों के प्रचालन के प्रसंग वश वृद्धिकारी हैं।	(क) यह बताया जाता है कि एमजीए की गणना के लिए पिछले तीन वर्षों के वास्तविकों पर विचार किया गया था और औसतन एमजीए व्यय 31.04% परिगणित होते हैं। एमजीए उपरिव्यय लागत परिगणित करते समय भण्डारण व्यय, चिकित्सा व्यय, श्रम कल्याण व्यय प्रबंधन और सचिवालयीन व्यय शामिल नहीं किए गए थे क्योंकि कथित क्रेनों का प्रचालन और अनुरक्षण क्रेनों के आपूर्तिकर्ता द्वारा किया जाता है। अतएव, इस प्रस्ताव में प्रभाजित एमजीए उपरिव्यय की प्रतिशतता अन्य प्रशुल्क प्रस्तावों से भिन्न है। इस संबंध में प्रस्तुत लागत विवरणी के अनुसार 2007-08 से 2008-09 तक एमजीए प्रचालन व्यय क्रमशः 24.26%, 32.49% और 36.39% परिगणित होता है। इस दृष्टि से, एमजीए की

		गणना के लिए औसत 31.04 % मानी गई है।
		(ख) हार्बर मोबाइल क्रेनों के प्रचालन के प्रसंगवश वृद्धिकारी लागत के संबंध में इसने बताया है कि पत्तन ने कंक्रीट वाले भाग पर परत चढ़ाने और कर्ब वाल्स की मरम्मत पर व्यय वहन किया है। ये व्यय प्रत्येक 3 वर्ष के लिए किए जाने पर विचार किया गया है क्योंकि हार्बर मोबाइल क्रेनों की हलचल से बर्थ में अधिक टूट-फूट होती है।
		इन मदों पर अनुमानित व्यय नीचे दिया गया है :-
		रु.
		कंक्रीट वाले भाग पर पुनः परत चढ़ाने और कर्ब वाल्स की मरम्मत, अनुमानित लागत / 3 वर्ष के लिए अर्थात् (1,33,11,068/3) = रु. 44,37,022
		जोड़े : विद्युत अनुरक्षण = रु. 24,000
		कुल व्यय प्रतिवर्ष = रु. 44,61,022
		अतः प्रतिवर्ष कम से कम 20,000,00 टन माल ढुलाई (टनेज) का प्रहस्तन करने के लिए सामान्य सुविधाओं पर अभियांत्रिकी उपरिव्यय रु. 2.23 प्रतिटन लिया गया है।
(iii)	अग्रिम मूल्य निर्धारण के बारे में वैज्ञाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (वीसीपीएल) द्वारा उठाए गए मुद्दों का अविलम्ब उत्तर दिया जाना चाहिए।	वीपीटी ने इस पर अपनी टिप्पणी नहीं दी है।

5.3 तदनुसार, पत्तन ने संशोधित लागत पत्रक प्रस्तुत किया है। पिछले लागत विवरण की तुलना में संशोधित लागत विवरण में वीपीटी द्वारा किए गए मुख्य फेरबदल नीचे दिए गए हैं :-

- (i) एमजीए लागत कर्मचारी लागत के 31.82% की बजाय 31.04% ली गई है,
- (ii) अभियांत्रिकी उपरिव्यय रु. 41,50,200/- के बजाय रु. 44,61,022/- लिया गया है।
- (iii) पत्तन ने, पहले संपत्तिकर प्रस्तावित दर के 4% की दर से लिया था। पत्तन ने संपत्ति कर परिवर्तित कर दिया है और अब उस पर रु. 1.53 प्रतिटन की कुल परिवर्तनीय लागत पर 4% की दर से विचार किया गया है।

5.4 दिनांक 15 दिसंबर 2008 के अपने प्रस्ताव के साथ, इससे पहले, वीपीटी द्वारा दाखिल किए गए लागत विवरण और संयुक्त सुनवाई के बाद दाखिल किए गए लागत विवरण की तुलनात्मक स्थिति नीचे दर्शायी गई है :-

क्रम सं.	ब्योरा	लागत विवरण के अनुसार लागत स्थिति			
		दि. 15.12.2008		दि. 11.12.2009	
		20 लाख टन के न्यूनतम गारंटीड माल डुलाई के लिए लागत (रु. में)	प्रतिटन लागत (रु. में)	20 लाख टन के न्यूनतम गारंटीड माल डुलाई के लिए लागत (रु. में)	प्रतिटन लागत (रु. में)
(क)	पूँजी लागत	जैसाकि मोबाइल क्रेने किराए पर ली गई हैं इस पर विचार नहीं किया गया			
(ख)	स्थिर लागत (आरओसीई और मूल्य हास)				
(ग)	परिवर्तनीय लागत				
	(i) प्रहरित 20,00,000 टन कार्गो के लिए किराया प्रभार	59500000	29.75	59500000	29.75
	(ii) 20 लाख टन के आश्वस्त कार्गो से अधिक प्रहरित कार्गो में गिरावट नियंत्रित करने के लिए जोखिम अवयव, ऊपर (i) पर 10% की दर से		2.98		2.98
	(iii) तैनाती और वसूली के प्रबोधन हेतु टीएम विभाग के कर्मचारियों की लागत	5031479	2.52	5031479	2.52
	(iv) ऊपर (iii) पर 31.82% / 31.04% की दर से एंमजीए लागत		0.80		0.78
	(v) हार्बर मोबाइल क्रेनों के प्रचालनों को सुविधाएं प्रदान करने के लिए सामान्य सुविधाओं पर अभियांत्रिकी उपरिव्यय	4150200	2.10	4461023	2.23
	योग (ग)		38.14		38.25
	(vi) संपत्ति कर @ 4%		1.59		1.53
	(vii) लागत प्रतिटन प्रतिक्रेन		39.73		39.78
(घ)	प्रस्तावित दर (पूर्ण रूपों में बदलने के बाद)		39.75		39.75

जैसाकि उपरोक्त तुलनात्मक स्थिति से देखा जा सकता है, वीपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रतिटन लागत में कोई परिवर्तन नहीं है।

6. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित प्रक्रिया इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड पर उपलब्ध है। प्राप्त टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा दिए तर्कों के सारांश संबंधित / प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे। ये ब्यौरे हमारे वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाया जाएगा।

7. इस प्रकरण पर कार्यवाई के दौरान एकत्रित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है :-

- (i) विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास (वीपीटी) ने ड्राई बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए कथित तौर पर स्पर्धात्मक निविदा आधार पर एक निजी प्रचालक से रु. 29.75 प्रतिटन की दर पर 100 टन प्रत्येक की क्षमता वाली दो हार्बर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) 5 वर्ष की अवधि के लिए किराए पर ली हैं। क्रेन के उपयोगकर्ताओं से रु. 39.75 प्रतिटन की दर से वसूल किया जाने का प्रस्ताव है जिसमें से निविदा दर रु. 29.75 प्रतिटन क्रेन को किराए पर लेने के लिए अदा किया जाएगा और शेष बची रु. 10.00 प्रतिटन की राशि उपरिव्ययों की भरवाई के लिए वीपीटी द्वारा रखी जाएगी। वीपीटी ने अपने व्यापार-जगत परिपत्र दिनांक 6 दिसंबर 2008 के माध्यम से तदर्थ आधार पर रु. 39.75 प्रतिटन की दर लगानी आरंभ कर दी है।
- (ii) इस प्रकरण में वीपीटी द्वारा अभिकल्पित व्यवस्था किसी निजी प्रचालक को क्रेनों के प्रचालन के लिए सीधा अधिकार प्रदान नहीं कर रही है। पत्तन ने क्रेनों किराए पर ली हैं और सेवाएं प्रदान करने के लिए यह उपयोगकर्ताओं के प्रति उत्तरदायी रहेगा और तदनुसार उन पर, प्राप्त की गई सेवाओं के लिए प्रभार लगाएगा। साफ-साफ या दो-दूक शब्दों में कहा जाए तो सारी त्वायद पत्तन द्वारा प्रदत्त सेवाओं के लिए न कि किसी प्राधिकृत सेवा प्रदाता के लिए, 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 7 के अंतर्गत प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए है।
- (iii) पत्तन द्वारा प्रशुल्क, इसके द्वारा देय किराया प्रभार को लागत का अवयव मानकर प्रस्तावित किया गया है। इसके साथ-साथ, पत्तन ने प्रस्तावित दर की गणना करने के लिए उपरिव्यय किसम की विभिन्न लागत मंदों और करों को जोड़ने का भी अनुरोध किया है जबकि पत्तन ने क्रेन आपूर्तिकर्ता को आश्वस्त की गई न्यूनतम माल दुलाई को अर्जित न कर पाने के जोखिम को समाहित / नियंत्रित करने के लिए प्रावधान शामिल करने का ध्यान रखा है। किन्तु पत्तन ने उपयोगकर्ताओं को न्यूनतम उत्पादकता स्तर बरकरार रखने के लिए कोई आश्वासन नहीं दिया है, हालांकि उसने ऐसा आश्वासन क्रेन आपूर्तिकर्ता से ले लिया है।

जैसाकि इस आदेश के आरंभिक भाग में वर्णित तथ्यात्मक स्थिति में व्यक्त किया गया है, प्रस्तावित किराया प्रभार निविदा मार्ग का अनुसरण करने के बाद प्राप्त एक प्रस्ताव पर आधारित है। यदि एचएमसी के किराया प्रभारों के निर्धारण के लिए निविदा दर पर विचार किया जाता है तो इस अर्थ किसी विशेष क्रेन के संबंध में दर निर्धारित करना हो सकता है। कुछ समय बाद अपेक्षित यातायात का सामना करने के लिए यदि पत्तन को वाणिज्यिक तौर पर कुछ और अतिरिक्त क्रेनों को लगाने की आवश्यकता लगे तो इन क्रेनों के लिए अलग प्रशुल्क निर्धारित करने की आवश्यकता होगी। इससे उपयोगकर्ताओं की वित्तीय स्थिति हो जाएगी, उन्हें केवल इसलिए समान सुविधा के लिए अलग-अलग दरें अदा करनी होंगी क्योंकि क्रेनों को अलग-अलग समय पर और अलग-अलग परिस्थितियों के अन्तर्गत शामिल किया गया है। अतः केवल एक विशेष आपूर्तिकर्ता द्वारा प्रस्तुत निविदा दर के आधार पर दर प्रदान करने की सलाह नहीं दी जाती है क्योंकि इस प्रकार विकसित राजस्व मॉडल, वैसी ही सेवाओं के लिए एक अन्य

क्रेन के मामले में जरूरी नहीं है, उपयुक्त होगा अतएव, मानक क्षमता और एचएमसी प्रचालित करने की मानदंडीय लागत पर आधारित उच्चतम दर परिगणित करना उपयुक्त पाया गया है।

- (iv) वीपीटी में क्रेन के प्रभार अपेक्षाकृत कम होने के कारण वीएसपीटीएल का यातायात वीपीटी की ओर मुड़ जाने की वजह से वीएसपीटीएल की आपत्ति सामने आयी है। इस प्राधिकरण के पास यह विश्वास करने का कोई कारण नहीं है कि वीपीटी स्पर्धा में आगे निकलने के लिए बहुत पुराने (जीवघातक) मूल्य उपयोग करता है। एचएमसी (क्रेनों) को शामिल करने के लिए वीपीटी द्वारा अपनायी गई प्रक्रिया पारदर्शी है और इस का प्रस्ताव हालांकि यह प्राधिकरण मानदंडीय दृष्टिकोण अधिक पसंद करता है, इसकी लागतों और उपरिव्ययों को समाहित करना चाहता है। यहां यह नोट करने योग्य है कि वीएसपीएल स्थित एचएमसी के लिए वर्तमान प्रशुल्क एकल आधार (स्टैंड अलोन बेसिस) पर तय नहीं किया गया था बल्कि टर्मिनल के लिए समग्र राजस्व आवश्यकता आधार पर तय किया गया था। वीएसपीएल के लिए यह विकल्प खुला है कि वह गतिविधिवार लागत के आधार पर वर्तमान प्रशुल्क मंदों में आवश्यक समायोजन प्रस्तावित करे।
- (v) पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) में यद्यपि पत्तन द्वारा प्राधिकृत विभिन्न क्रेन सेवा प्रदाताओं द्वारा अलग-अलग क्षमताओं वाली एचएमसी / एमएचसी (हार्बर मोबाइल क्रेनें / मोबाइल हार्बर क्रेनें) तैनात की गई हैं, एमएचसी के किराया प्रभार निर्धारित करने के प्रयोजन से पीपीटी ने 100 टन क्षमता की एमएचसी के लिए ग्रहित कुछ मानदण्डों और परिमापकों पर आधारित अपना प्रस्ताव तैयार किया था और इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 30 दिसंबर 2009 के आदेश के माध्यम से मानदंडीय आधार पर किराया प्रभार निर्धारित किया गया था। तूतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी) ने भी दिनांक 30 दिसंबर 2009 के आदेश के माध्यम से, 100 टन क्षमता वाली एमएचसी के लिए मानदंडीय आधार पर किराया प्रभार निर्धारित किया था।
- (vi) चूंकि उद्देश्य एमएचसी के प्रचालन के लिए उच्चतम दरें प्रदान करना है प्रशुल्क निर्धारण कुछ मानदंडों और परिमापकों पर आधारित होना चाहिए। मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.4.1 भी पत्तन प्रचालनों के प्रत्येक अवयव की मानदंडीय लागत विकसित करने की मांग करती है। चूंकि मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.4.1 के अन्तर्गत मानदंडों का अलग सैट विकसित नहीं किया गया है, वीपीटी पर हार्बर मोबाइल क्रेन के प्रचालन की मानक लागत पर आधारित प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंड अपनाना उपयुक्त पाया गया। संयोगवश पीपीटी और टीपीटी में एमएचसी के उपयोग के लिए प्रशुल्क तय करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा यही दृष्टिकोण अपनाया गया था।
- (vii) अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए 2008 के मार्गदर्शी कोंयला, लौह अयस्क और कंटेनर प्रहस्तन जैसी समर्पित सुविधाओं के लिए प्रहस्तन मानदंड / मार्गदर्शी प्रदान करते हैं। इसके अलावा, मार्गदर्शी / प्रहस्तन मानदंड बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए भी, जिनमें शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो भी समाहित है, प्रदत्त हैं। ये पत्तन की प्रस्तुति की तैनात की जाने वाली क्रेनें बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो का प्रहस्तन करेंगी, पर आधारित इस प्रकरण में प्रासंगिक पाए गए हैं।

विभिन्न प्रकार के कार्गो को क्षमता के आबंटित किए जा सकने वाले भाग पर सूचना के अभाव में, डीपीटी और पीपीटी के मामलों में अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुसार कार्गो समूहों यथा, शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 2008 के मार्गदर्शियों में अलग-अलग कार्गो समूहों के

लिए प्रदत्त प्रहस्तन मानदण्डों के संदर्भ में क्रेन की मानक क्षमता अलग-अलग परिगणित की गई है। बहु-उद्देशीय कार्गो बर्थ पर तैनात किए गए पोत लदान / माल उतराई उपकरणों के लिए विद्युत / ईंधन लागत के अनुमानन के लिए 2008 के मार्गदर्शियों में प्रदत्त काम के घंटों के मानदंडात्मक स्तर के आधार पर इस प्रयोजन के लिए प्रतिवर्ष काम के घंटों की संख्या 4000 मानी गई है।

2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में बहुउद्देशीय बर्थ पर शुष्क बल्क कार्गो के लिए जिसमें खाद्यान्न, उर्वरक, कोयला, चूना पत्थर, खनिज इत्यादि समाविष्ट हैं, 10,000 टन प्रतिदिन की दर का कार्गो प्रहस्तन मानदंड दिया गया है। 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रदत्त 10000 टन प्रतिदिन का आउटपुट नार्म 20 टन प्रत्येक की क्षमता वाली तीन व्हार्फ (पोतघाट) क्रेनों के संदर्भ से है। चूंकि यहां प्रयास 100 टन क्षमता की एचएमसी के लिए किराया प्रभार प्रदान करने के लिए है, प्रतिदिन प्रहस्तन दर के लिए मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंड (नार्म) में उपयुक्त समायोजन किया गया है। 2008 के मार्गदर्शियों में पोतघाट क्रेनों की प्रदत्त कुल क्षमता की तुलना में एचएमसी की उच्चतर प्रहस्तन क्षमता को देखते हुए और किसी अन्य उपलब्ध मानदंड के अभाव में, 20-20 टन क्षमता वाली तीन ईएलएल क्रेनों के प्रचालन के लिए प्रदत्त 10,000 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर में 25% की वृद्धि जोड़ना उचित ही है। ऐसा ही नजरिया पीपीटी और टीपीटी स्थित एमएचसी के किराया प्रभार निर्धारित करने के संबंध में अपनाया गया था।

- (viii) पीपीटी में 100 टन एमएचसी के लिए किराया प्रभार के निर्धारण से संबंधित कार्यवाही में, जो इस प्राधिकरण द्वारा दिसंबर 2009 में सम्पन्न की गई थी, पीपीटी द्वारा अनुमानित और इस प्राधिकरण द्वारा मानी गई, दो ग्रेव्स के साथ 100 टन एमएचसी की पूंजी-लागत किराया भाड़ा और ड्यूटियों समेत रू. 3007.74 लाख थी। अनुमानित पूंजीगत लागत को पीपीटी द्वारा प्राप्त किए गए बजटरी कोटेशनों द्वारा पुष्टा किया गया था। संयोगवश, पूंजीगत लागत पर, उस समय की प्रचलित विनिमय दर को अद्यतन करने की शर्त पर, जैसीकि पीपीटी द्वारा अनुमानित की गई थी, इस प्राधिकरण द्वारा टीपीटी पर एमएचसी के किराया प्रभार निर्धारित करने के लिए दिनांक 30 दिसंबर 2009 के आदेश के माध्यम से भरोसा किया गया था। पूंजी लागत पर, जैसीकि पीपीटी प्रकरण में अनुमानित की गई, प्रचलित दर के साथ विनिमय दर अद्यतन करने की शर्त पर भरोसा किया गया है और उस इस विश्लेषण के लिए विचार किया गया है। बजटरी कोटेशन को यूरों में परिवर्तित करने के लिए लागू की गई विनिमय दर, इस प्रकरण में विश्लेषण के समय प्रचलित विनिमय दर को प्रतिबिम्बित करने के लिए रू. 58,2600 तक अद्यतन की गई है। तदनुसार, एमएचसी की पूंजी लागत रू. 2585.28 लाख परिगणित होती है।

- (ix) (क) 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में एमएचसी के लिए कोई स्पष्ट ईंधन खपत (उपभोग) मानदंड नहीं दिया गया है। 100 टन एमएचसी के लिए पीपीटी द्वारा अनुमानित ईंधन खपत 70 लिटर प्रति घंटा है। विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास (पीपीटी) में एक निजी बल्क टर्मिनल प्रचालक वैजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमि. द्वारा प्रचालित 104 टन एमएचसी की ईंधन खपत 60 लिटर प्रति घंटा दर्शायी गई है।

चूंकि एमएचसी द्वारा ईंधन की खपत के कोई अलग मानदंड उपलब्ध नहीं है, 100 टन क्षमता वाली एमएचसी के लिए पीपीटी और टीपीटी के मामलों में विचारित 70 लिटर प्रति घंटा की ईंधन खपत पर, इस विश्लेषण में भी विचार किया गया है। ईंधन की

यूनिट लागत, इस विश्लेषण के समय प्रचलित रु. 38.90 प्रति लिटर विचार की गई है।

- (ख) मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत और बीमा, 2008 के मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंडों के अनुसार क्रेन की पूंजीलागत का क्रमशः 5% और 1% अनुमानित किया गया है।
- (ग) 2008 के मार्गदर्शी, विभिन्न महापत्तनों के दरमानों में प्रदत्त दरों के आधार पर लाइसेंस शुल्क के अनुमानन का अनुबंध करते हैं। 11 मई 2006 के आदेश के माध्यम से मई 2006 में अनुमोदित वीपीटी के प्रचलित दरमान में 100 वर्गमीटर के खुले स्थान के लिए दूसरे सप्ताह और उसके बाद के लिए लाइसेंस शुल्क रु. 90.55 प्रति सप्ताह या असका अंश प्रदत्त है। चूंकि क्रेन एक वर्ष में 4000 घंटे प्रचालित रहेगी, वर्ष में काम के बिना वाली अवधि के लिए लाइसेंस शुल्क रु. 90.55 प्रति 100 वर्गमीटर प्रति सप्ताह विचार किया गया है।
- (घ) कंपनी अधिनियम 1956 के अन्तर्गत प्रदत्त दर के अनुसार क्रेन की पूंजी लागत पर 10.34% की दर से मूल्य हास अनुमानित किया गया है।
- (ङ) अन्य व्यय, 2008 के मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंडों के अनुसार क्रेन की पूंजी लागत के 5% पर अनुमानित किए गए हैं।
- (x) इस प्राधिकरण ने, वर्ष 2010-11 के दौरान निर्णित किए जाने वाले प्रशुल्क प्रकरणों के लिए 16% पर आरओसीई अपनाया है जिस पर एमएचसी के लिए किराया प्रभार परिगणित करने के लिए विचार किया गया है। प्रतिलाभ (रिटर्न) एमएचसी के औसत रिटर्न डाउन वैल्यू (लिखित मूल्य) पर तीन वर्ष की अवधि के लिए अनुमत की जाती है। यह प्रतिलाभ रु. 328.16 लाख परिगणित होता है।
- (xi) एचएमसी प्रचालन की कुल अनुमानित वार्षिक राजस्व आवश्यकता रु. 988.74 लाख है जो क्रेन की प्रचालन लागत रु. 660.64 लाख और 16% प्रतिलाभ रु. 328.10 लाख का योग है। जैसाकि पहले बताया गया है, एचएमसी के किराया प्रभार की गणना व्यापक कार्यों समूहों के लिए उनकी अलग-अलग मानक क्षमता के संदर्भ से की गई है।
- (xii) 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शी स्टील और थैलाबंद कार्यों तथा अन्य कार्यों जैसे ब्रेक बल्क कार्यों के लिए दर-निर्धारण के लिए भी मानदंड प्रदान करते हैं। 20-20 टन क्षमता की 3 ईएलएल क्रेन लगाकर ये स्टील और थैलाबंद कार्यों के लिए 4000 टन प्रतिदिन और अन्य कार्यों के लिए 2500 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर प्रदान करते हैं। जैसा कि पहले बताया गया है, मार्गदर्शियों में प्रदत्त आउट-पुट नार्म्स 20-20 टन क्षमता की तीन पोतघाट क्रेनों के प्रचालन के संदर्भ से हैं जबकि यहां कवायद 100 टन एचएमसी के लिए किराया प्रभार प्रदान करने के लिए है। इसके साथ यहां यह उल्लेख करना भी समीचीन होगा कि क्रेन से, क्रेन में ग्रेब्स लगाए बिना अन्य कार्यों भी प्रहस्तित किया जा सकता है। इसलिए, मार्गदर्शियों में प्रदत्त प्रहस्तन दर को उपरोक्त अवयवों को मान्य करने हेतु अद्यतन किए जाने की आवश्यकता है।

जैसाकि पारादीप पत्तन न्यास और तूतीकोरिन पत्तन न्यास स्थित एमएचसी के किराया प्रभार तय करने से संबंधित मामले में निर्णय लिया गया था, स्टील एवं थैलाबंद कार्गो तथा अन्य बल्क कार्गो के लिए मार्गदर्शियों में प्रदत्त प्रहस्तन दर पर 50% की वृद्धि जोड़ी गई है। तदनुसार, स्टील एवं थैलाबंद कार्गो के लिए 6000 टन प्रतिदिन का और अन्य कार्गो के लिए 3750 टन प्रतिदिन की अद्यतन मानदंडीय प्रहस्तन दर पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

इस समायोजित मानदण्डों और एक वर्ष में क्रेन के 4000 काम के घंटों का अनुपालन करते हुए जैसाकि 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रदत्त है और 70% उपयोगिता अवयव को ध्यान में रखते हुए एचएमसी के उपयोग के लिए प्रतिटन दर शुष्क बल्क कार्गो के लिए रु. 33.23 प्रतिटन, स्टील एवं थैलाबंद कार्गो के प्रहस्तन के लिए रु. 69.24 प्रतिटन और अन्य कार्गो के लिए रु. 110.85 प्रतिटन परिगणित होती है ताकि अलग-अलग कार्गो समूहों के लिए कुल रु. 988.78 लाख की अनुमानित वार्षिक राजस्व आवश्यकता प्राप्त की जा सके।

- (xiii) एचएमसी के उपयोग के लिए वीपीटी द्वारा पेश की गई विवरणी को उपरोक्त विश्लेषण के अनुरूप संशोधित किया गया है। संशोधित विवरणी की एक प्रति संलग्नक के रूप में दी गई है।
- (xiv) मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शी की धारा 4.3 तटीय कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क प्रदान करने का अनुबंध करती है। कथित धारा आगे व्यवस्था करती है कि समस्त तटीय कार्गो के लिए, कच्चे तेल, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुटिकाओं समेत थर्मल कोल और पीओएल को छोड़कर कार्गो संबंधी प्रभार सामान्य कार्गो संबंधी प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होना चाहिए।

वीपीटी ने इस आधार पर एचएमसी का उपयोग करते हुए कार्गो के पोत से तट और विपरीत क्रम में अन्तरण के लिए तटीय कार्गो के रियायती प्रशुल्क का प्रस्ताव नहीं किया है कि क्रेन को प्रमुख रूप से विदेशी कार्गो और थर्मल कोल एवं लौह अयस्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए लगाया जाएगा जिस पर 60% वाली तटीय रियायत लागू नहीं होगी। पत्तन ने, साफ-साफ, यह भी घोषित कर दिया है कि कोई अन्य तटीय कार्गो प्रहस्तित नहीं किया जाएगा। इसको ध्यान में रखते हुए पत्तन ने तर्क दिया है कि यदि क्रेन को तटीय कार्गो का प्रहस्तन करने की आवश्यकता पड़ी तो आपूर्तिकर्ता को देय रु. 29.75 प्रतिटन की मूल लागत उस तटीय कार्गो पर लगायी जाएगी।

कार्गो संबंधी प्रभारों और, पोत संबंधी प्रभारों में तटीय कार्गो / कंटेनर / पोतों पर रियायती प्रशुल्क प्रदान करना केन्द्र सरकार में तत्कालीन नौवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) द्वारा इस प्राधिकरण को जारी किया गया नीति निर्देश है जो 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में सम्मिलित किया गया है। अतः इस प्राधिकरण द्वारा प्रदत्त दरें नीति निर्णयों को, अवश्यमेव, प्रतिबिम्बित करने के लिए हैं, फिर कोई भी व्यक्ति ऐसी दरें लगाने जा रहा है। इसका उद्देश्य है कि व्यापार-जगत के संबंधित भाग को घोषित लाभ मिलना चाहिए।

रु. 988.74 लाख की अनुमानित वार्षिक राजस्व आवश्यकता प्रहस्तित विदेशी और तटीय कार्गो से उगाही जाएगी। ऐसी स्थिति में तटीय कार्गो के प्रहस्तन के लिए एचएमसी की अनुमानित क्षमता के भाग को और विदेशी कार्गो प्रहस्तन के लिए दर में उपयुक्त समायोजन को ध्यान में रखते हुए रियायती दरों को निर्धारित किए जाने की आवश्यकता है।

तटीय कार्गो प्रहस्तन हेतु एचएमसी की क्षमता के भाग से संबंधित सूचना के अभाव में और मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 4.3 का अनुपालन करने के लिए तटीय दर सामान्य कार्गो के लिए प्रदत्त दर के 60% पर प्रदान की जाती है। फिर भी, यदि तटीय कार्गो के लिए प्रदत्त रियायती प्रशुल्क का इस विश्लेषण में विचारित अनुमानित राजस्व मॉडल पर उल्लेखनीय प्रभाव पड़ने की संभावना है तो वीपीटी के पास विकल्प खुला है कि वह दरों में समायोजन के लिए उपयुक्त प्रस्ताव लेकर आए।

- (xv) इस विश्लेषण में, 100 टन एचएमसी क्रेन के लिए परिगणित किराया प्रभार 2008 के मार्गदर्शियों में प्रदत्त प्रहस्तन मानदंडों को अपनाते हुए विभिन्न कार्गो समूहों के प्रहस्तन के लिए निष्पादन के संदर्भ से है। जैसाकि यह संभव है कि वास्तविक निष्पादन इस गणना में माने गए मानक से भिन्न हो सकता है, निष्पादन स्तरों से जुड़े प्रशुल्क प्रदान करना आवश्यक हो गया है। संयोगवश, 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 5.9 भी उत्पादकता के मानकचिह्न स्तर से प्रशुल्क को जोड़ने की सिफारिश करती है ताकि उससे बेहतर निष्पादन के लिए प्रोत्साहन (ईनाम) दिया जा सके और मानक-चिह्न स्तर से कम निष्पादन के लिए डिस्इन्सेंटिव (जुर्माना) लगाया जा सके। निष्पादनता से जुड़ा प्रशुल्क सेवा प्रदाता को ऊंची निष्पादनता के लिए प्रोत्साहन दिया जाएगा और घटिया निष्पादनता के लिए दंड दिया जा सकेगा।

पीपीटी और टीपीटी से संबंधित प्रकरण में अपनाए गए मॉडल के आधार पर एक प्रोत्साहन / जुर्माना योजना इस प्रकरण में भी अपनायी गई है। प्रशुल्क की गणना के लिए कल्पित मानक उत्पादकता स्तर को आधार स्तर माना गया है। तदनुसार, निष्पादनता से जुड़ी प्रशुल्क संरचना प्रदान की गई है जिसके अन्तर्गत यदि निष्पादनता मानक चिह्न (बेंचमार्क) स्तर से 1000 टन अधिक अर्जित की जाती है तो मूल दर में 5% की वृद्धि के द्वारा पुरस्कार (प्रोत्साहन) दिया जाएगा और यदि निष्पादनता मानक चिह्न स्तर से 1000 टन कम अर्जित की जाती है तो मूल दर में 5% की कटौती के रूप में डिस्इन्सेंटिव (दंड) प्रदान किया जाएगा।

निष्पादनता से जुड़े प्रशुल्क से निजी सेवा प्रदाताओं को उच्चतर दक्षता स्तर बनाए रखने हेतु प्रोत्साहन मिलेगा ताकि वे प्रदत्त उच्चतर दरों के कारण अपने प्रतिलाभ में वृद्धि कर सकें। इस तरह के दक्षता सुधार से, पोत की तीव्रतर वापसी के कारण उपयोगकर्ताओं को भी लाभ पहुंचेगा। जैसा कि पहले बताया गया है, चालू किए गए निष्पादनता से जुड़े प्रशुल्क के स्लैब किसी भली भांति विश्लेषित डाटा पर आधारित नहीं है। अतः वीपीटी को सलाह दी जाती है कि वह इस मद की अगली प्रशुल्क समीक्षा के समय अधिक वैज्ञानिक इन्सेंटिव / डिस्इन्सेंटिव योजना तैयार करे।

- (xvi) 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में 3-3 वर्ष की प्रशुल्क वैधता की व्यवस्था की गई है। तदनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा क्रेन के लिए तय किए गए किराया प्रभार इस आदेश के लागू होने की तिथि से तीन वर्ष की अवधि के लिए वैध होंगे।
- (xvii) चूंकि तय किया गया प्रशुल्क उत्पादकता स्तर से जुड़ा है, अस्पष्टता से बचने के लिए यह जरूरी है कि शर्तों को परिभाषित / स्पष्ट किया जाए। पीपीटी ने एमएचसी के किराया प्रभार तय करने के लिए अपने प्रस्ताव में एमएचसी के औसत बर्थ दिवस आउटपुट की परिगणना के लिए फार्मूला प्रस्तावित किया था। इसने एक घंटे से अधिक समय तक एमएचसी खराब होने की

स्थिति में निष्पादनता मापने एमएचसी के प्रचालन रोकने क्रेन के खराब हो जाने / काम न करने के कारण पोत को स्थलान्तरित करने की स्थिति में जुर्माना इत्यादि के लिए प्रावधान भी प्रस्तावित किए थे, जो वीपीटी के मामले में भी उपयुक्त हैं। यह नोट करने योग्य है कि वीपीटी के मामले में प्रदत्त सशर्तताएं टीपीटी मामले में भी डाली गई थीं और एनएमपीटी के मामले में डाले जाने के लिए भी प्रस्तावित हैं। अतः वीपीटी और टीपीटी मामलों में प्रदत्त सशर्तताओं को वीपीटी के मामले (प्रकरण) में भी डाला गया है। यदि वीपीटी को लगता है कि उसके पत्तन में एमएचसी के प्रचालन से संबंधित/ प्रासंगिक कोई और शर्त है या, उसे लगता है कि इस प्राधिकरण द्वारा प्रदत्त शर्तें उसके मामले में प्रासंगिक नहीं हैं तो वह एक उपयुक्त प्रस्ताव कर सकता है।

8. परिणाम स्वरूप, और ऊपर दिए हुए कार्यों के लिए और समग्र विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास के प्रचलित दरमान में खंड 5-यान / उपकरण किराए पर लेने के लिए प्रभार के अन्तर्गत अनुसूची 5.1.3 - हार्बर मोबाइल क्रेन के किराया-प्रभार में शामिल किए जाने के लिए निम्नलिखित को अनुमोदित करती है :-

"5.1.3 निजी प्रचालकों द्वारा संस्थापित हार्बर मोबाइल क्रेनों (एचएमसी) के उपयोग के लिए प्रभार :

(i) शुष्क बल्क कार्गो के लिए :-

औसत दैनिक क्रेन निष्पादनता (मीट्रिक टन में)	उच्चतम दर प्रति टन (रु. में)	
	विदेशी	तटीय
9500-10499	28.25	16.95
10500-11499	29.91	17.95
11500-12499	31.57	18.94
12500	33.23	19.94
12501-13500	34.89	20.94
13501-14500	36.55	21.93
14501-15500	38.21	22.93

टिप्पणी: बढ़ती हुई उच्चतम दरों की गणना करने के लिए, जैसाकि ऊपर दिखाया गया है, पहले एक हजार टनों के लिए आधार (मूल) दर बढ़ाकर 105% की गई थी और दूसरे हजार टनों के लिए आधार दर को बढ़ाकर 110% किया गया था। तीसरे हजार के लिए दरें, आधार दर को 115% बढ़ाकर परिगणित किया गया था। यही कार्यविधि 15500 टनों से आगे की दरों की गणना के लिए अपनाई जाएगी। इसी प्रकार 9500 से नीचे की निष्पादनता के लिए उच्चतम दरें आधार दर को, तदनुसार कम करके परिगणित की जाएगी।

(ii) ब्रेक बल्क कार्गो के लिए

(क) स्टील एवं थैलाबंद कार्गो

औसत दैनिक क्रेन निष्पादनता (मीट्रिक टन में)	उच्चतम दर प्रति टन (रु. में)	
	विदेशी	तटीय
5000-5999	65.78	39.47
6000	69.24	41.25
6001-7000	72.70	43.63

टिप्पणी: बढ़ती हुई उच्चतम दरों की गणना करने के लिए, जैसाकि ऊपर दिखाया गया है, पहले एक हजार टनों के लिए आधार (मूल) दर बढ़ाकर 105% की गई थी। यही कार्य विधि 7000 टनों से आगे की दरों की गणना के लिए अपनायी जाएगी। इसी प्रकार, 5000 टनों से नीचे की निष्पादनता के लिए उच्चतम दरें आधार दर को, तदनुसार कम करके परिगणित की जाएंगी।

(ख) अन्य

औसत दैनिक क्रेन निष्पादनता (मीटरिक टन में)	उच्चतम दर प्रति टन (रु. में)	
	विदेशी	तटीय
2750-3749	105.31	63.18
3750	110.85	66.51
3751-4750	116.39	69.84

टिप्पणी: बढ़ती हुई उच्चतम दरों की गणना करने के लिए, जैसाकि ऊपर दिखाया गया है, पहले एक हजार टनों के लिए आधार (मूल) दर बढ़ाकर 105% की गई थी। यही कार्यविधि 4750 टनों से आगे की दरों की गणना के लिए अपनायी जाएगी। इसी प्रकार, 2750 टनों से नीचे की निष्पादनता के लिए उच्चतम दरें, आधार दर को तदनुसार, कम करके परिगणित की जाएगी।

टिप्पणी:

- (i) औसत बर्थ-दिवस आउटपुट की गणना के लिए फार्मूला निम्नानुसार है :-
एचएमसी द्वारा लादी / उतारी गई कुल मात्रा
----- X 24 घंटे
पोत की शुरुआत से प्रचालन पूरा होने के लिया गया कुल समय
- (ii) पोत पर से कार्गो के लादने / उतराई का प्रचालन आरंभ होने से अंत तक औसत बर्थ-दिवस आउटपुट के अनुसार, पतन उपयोगकर्ताओं से लादे / उतारे गए कार्गो की पूरी मात्रा के लिए, वसूली के लिए क्रेन के किराया प्रभार की समुचित दर का चयन किया जाएगा।
- (iii) यदि एक एचएमसी दूसरे एचएमसी अथवा ईएलएल क्रेनों / क्रेन के साथ मिलकर काम करती है तो क्रेन का बर्थ-दिवस आउटपुट, एचएमसी के लोड-मीटर द्वारा रिकार्ड की गई मात्रा के आधार पर सुनिश्चित की जाएगी।
- (iv) यदि क्रेन में, पोत के बर्थ छोड़ने तक घंटे से अधिक समय के लिए खराबी आ जाती है तो एचएमसी द्वारा प्रहस्तित मात्रा का निर्धारण, खराबी से पहले लादे / उतारे गए कार्गो को हिसाब में लेते हुए उसे क्रेन के काम के घंटों से विभाजित करके, भागफल को 24 से गुणा करके निर्धारित किया जाएगा।
- (v) यदि क्रेन का प्रचालन लगातार दो घंटे से अधिक तक रुक रहा है जिसके लिए एचएमसी को जिम्मेदार नहीं ठहराया जा सकता तो पोत में क्रेन प्रचालन के कुल समय की गणना करते समय क्रेन को समुचित छूट दी जाएगी। 2 घंटे से कम अवधि के लिए एचएमसी के रुकने पर उपर्युक्त प्रयोजन के लिए विचार नहीं किया जाएगा। यदि रुकावट के लिए एचएमसी जिम्मेदार होगी तो कोई छूट नहीं दी जाएगी। एचएमसी के कार्य करने के दौरान लदान / उतराई

प्रचालन में सभी रू कावटों को दैनिक पोत निष्पादन रिपोर्ट में पोत के स्टीवेडोर द्वारा प्रमाणित किए जाने की आवश्यकता है।

- (vi) यदि एचएमसी के खराब होने / काम न करने के कारण पोत को स्थलान्तरित करना आवश्यक हो जाता है तो रू. 1,00,000/- (एक लाख रुपये मात्र) के जुर्माने के अलावा, पोत को बर्थ से लंगरगाह तक स्थलान्तरित करने का प्रभार क्रेन प्रचालक से वसूल किया जाएगा। इस तरह वसूल किए गए स्थलान्तरण प्रभार पोत के एजेन्ट को लौटाए जाएंगे जबकि जुर्माने की राशि पत्तन द्वारा अपने पास रखी जाएगी।
- (vii) औसत आउटपुट पर विवाद होने के मामले में, पत्तन न्यास का निर्णय अन्तिम और बाध्यकारी होगा।

9. अब निर्धारित की गई उच्चतम दरें इनकी भारत का राजपत्र में अधिसूचना की तिथि से 15 दिन बीतने के बाद प्रभाव में आएंगी और तीन वर्षों के लिए वैध रहेंगी।

रानी जाधव, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/10-असा.]

संलग्न

विशाखा पत्तन पत्तन न्यास में प्राधिकृत सेवा प्रदाता द्वारा प्रदत्त 100 टन क्षमता वाली हार्बर मोबाइल क्रेन के उपयोग के लिए दर तय करने हेतु लागत विवरणी क. शुष्क बल्क कार्गो के लिए

लाख रुपये में

क्र.सं.	विवरण	जैसा विशाखा पत्तन पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तुत किया गया है।		2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शिका में प्रदत्त मानक, यदि कोई हो, (बहुउद्देशीय कार्गो पोतघाट)	परिष्कृत गणनाएँ	
		कार्यसंचालन			कार्यसंचालन	शुष्क बल्क के लिए (क) खाद्यान, उर्वरक (ख) कोयला, चूना पत्थर, खनिज इत्यादि
I.	मोबाइल हार्बर क्रेन की लागत (लाख रुपये में)		0			2585.28
II.	(क) वीपीटी द्वारा परिगणित क्षमता (घंटे प्रतिवर्ष के रूप में)					
	प्रतिवर्ष उपलब्ध पालियाँ		0			
	सरकारी मार्गदर्शिका के अनुसार उपलब्धता के मानदंड		0			
	प्रतिवर्ष पालियों में क्षमता		0			
	क्षमता घंटे / प्रतिवर्ष के रूप में		0			
	(ख) क्षमता टन / प्रतिवर्ष में, प्राधिकरण द्वारा परिगणित					
	प्रहस्तन दर प्रति घंटा (टनों में)			शुष्क बल्क के लिए (क) खाद्यान, उर्वरक = 10000 टन / दिन (30,000 टन घाटले साइज) से बड़े पोतों के लिए (ख) कोयला, चूना पत्थर, खनिज इत्यादि = 10000 टन / दिन	मार्गदर्शिका में प्रदत्त प्रहस्तन मानदंड से ऊपर 25% अर्थात् 12500/24 घंटे (79%)	744
	प्रतिवर्ष काम के घंटे			दिन/रात/इंधन की लागत का अनुमान लगाने हेतु एक वर्ष में 4000 काम के घंटे का मानक दिया गया है।		4000
	वार्षिक क्षमता (टनों में)					2976000
	वार्षिक क्षमता (10 लाख टनों में)					2.976
III.	परिवर्तनी लागत जैसा कि पत्तन द्वारा अनुमानित हो	लाख रू. में				लाख रू. में
	(i) रू. 29.75 प्रति टन की दर से प्रहस्तित 2 मीट्रिक टन कार्गो का किराया प्रभार	2000000 * 29.75	29.75			निरक

282145/10-3

	(ii) आरवस्तु कार्गो से ऊपर प्रहस्तित कार्गो में गिरावट को समाहित करने के लिए ऊपर (i) से अधिक पर 10% जोखिम अवयव	10%*29.75	2.98			निरंक
	(iii) टीएम विभाग के कर्मचारियों की लागत	5031479	2.52			निरंक
	(iv) ऊपर (iii) पर 31.04% की दर से एमजीए लागत	31.04%* 5031479	0.78			निरंक
	(v) अभियांत्रिकी ऊपरी व्यय	4461023	2.23			निरंक
	कुल परिवर्तनीय लागत		38.25			
	(vi) कुल परिवर्तनीय लागत पर 4% की दर से सम्पत्ति कर		1.53			निरंक
	(vii) लागत प्रति टन प्रति क्रेन		39.78			निरंक
	दर प्रति टन प्रस्तावित		39.75			
IV	प्रचालन लागत					लाख रु. में
	(क) ईंधन लागत	पत्तन द्वारा प्रस्तुत नहीं की गई	0		70 लि./ घंटा * रु. 38.90 प्रति लि. * 4000 घंटा	108.92
	(ख) मरम्मत और अनुरक्षण लागत	पत्तन द्वारा प्रस्तुत नहीं की गई	0	मशीनी उपकरण की लागत दर 5%	रु. 2585.29 लाख का 5%	129.26
	(ग) बीमा	पत्तन द्वारा प्रस्तुत नहीं की गई	0	मशीनी उपकरण की लागत दर 1%	रु. 2585.29 लाख का 1%	25.85
	(घ) मूल्य हास	पत्तन द्वारा प्रस्तुत नहीं की गई	0	कम्पनी अधिनियम में प्रदत्त मानकों के अनुसार	रु. 2585.29 लाख का 10.34%	267.32
	(ङ.) किराया (लाइसेंस शुल्क)	पत्तन द्वारा प्रस्तुत नहीं की गई	0	संबंधित पत्तन के दरमान के अनुसार	रु. 90.55 प्रति 100 स्क्वे. मी. प्रति सप्ताह	0.03
	(च) अन्य व्यय	पत्तन द्वारा प्रस्तुत नहीं की गई	0	सकल अचल परिसंपत्तियों के मूल्य का 5%	रु. 2585.29 लाख * 5%	129.26
	सुरक्षा प्रभार					
	देतन तथा अन्य					
	पत्तन सुरक्षा तथा अन्य व्यय					
	योग (क) से (च) तक					660.64
V	आरओसीई			नियोजित पूंजी का 16%	रु. 2050.65 लाख का 16%	328.10
VI	कुल लागत + निवेश पर प्रति लाभ					988.74
VII	किराया प्रभार प्रति पाली					
VIII	किराया प्रभार प्रति टन विदेश में				रु. 988.74 लाख / 2.976 मिलि. टन	33.23
IX	प्रति टन किराया प्रभार (तटीय)				रु. 33.23 का 60%	19.94

(ख) ब्रेक बल्क कार्गो के लिए

क्र.सं.	विवरण	कार्य संचालन	स्टील और धैला बंद कार्गो	अन्य
I	मल्टीपर्स कार्गो टर्मिनल के लिए अपफ्रंट टेरिफ गाइडलाइन्स 2008 में निर्धारित नियमों के 50% से अधिक कार्गो प्रहस्तन दर टन / दिन में		6000	3750
II	कार्गो प्रहस्तन दर (टन / प्रति दिन में)	क्रम सं. I (24 घं. * 70% उपयोगित मानक)	357.00	223
III	प्रति वर्ष काम के घंटे		4000	4000
IV	क्षमता (टन/ वर्ष)	क्रम सं. II * III	1428000	892000
V	कुल लागत + प्रति लाभ जैसा पहली सारणी में क्रम सं. V पर अनुमान लगाया गया है (लाख रुपये में)		988.74	988.74
VI	प्रति टन किराया प्रभार (विदेशगामी) रु. / टन में	क्रम सं. V/IV	69.24	110.84
VII	प्रति टन किराया प्रभार (तटीय) रु. / टन में	क्रम सं. VI का 60%	41.54	66.51

टिप्पणी : नियोजित पूंजी के लिए गणना-ब्योरा

एचएमसी का सकल मूल्य

रु. 2585.29 लाख

कंपनी अधिनियम के प्रावधान के अनुसार मूल्य हास की दर

10.34%

वर्ष 1
वर्ष के आरंभ में एचएमसी का मूल्य 2585.28
मूल्यहास 267.32
वर्ष के अंत में लिखा गया मूल्य 2317.96
औसत लिखित मूल्य

वर्ष 2
2317.96
267.32
2050.64
2050.64

वर्ष 3
2050.64
267.32
1783.32

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 15th July, 2010

No. TAMP/56/2008-VPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Visakhapatnam Port Trust for fixation of tariff for the use of Harbour Mobile Cranes as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/56/2008-VPT.

Visakhapatnam Port Trust

...

Applicant

ORDER

(Passed on this 16th day of June, 2010)

This case relates to the proposal dated 5 December 2008 received from Visakhapatnam Port Trust (VPT) for fixation of hire charges of 100 Tonnes capacity Harbour Mobile Cranes at West Quay Berths and other VPT Berths.

2.1. The salient points contained in the proposal are summarized below:

- (i). The Board of Trustees of the VPT in its meeting held on 7 April 2007 approved the proposal for hire of 2 numbers of 100 Tonnes capacity Harbour Mobile Cranes including operation and maintenance staff for 24 hours for a period of 5 years. Accordingly, after evaluation of tenders received, the VPT has placed a Work Order dated 23 July 2008 on M/s.ABG Infralogistics Limited accepting their offer for hire of 2 numbers of 100 Tonnes capacity Harbour Mobile Cranes including operation and maintenance staff for 24 hours for 5 years period.
- (ii). Salient features of the Work Order placed by the port on M/s.ABG Infralogistics are given below:
 - (a). The hire charges will be paid for a minimum traffic of 1 Million Tonnes per crane per annum, provided the crane is made available as stipulated in the scope of work of the contract. However, the minimum guarantee traffic will be reduced on pro-rata basis, if the crane is not made available as stipulated.
 - (b). The hire charges for 2 Harbour Mobile Cranes will be Rs.29.75 per tonne for initial period of 3 years and will be renewed for balance 2 years at Rs.30.75 per tonne for the 4th year and Rs.31.75 per tonne for the 5th year. Taxes will be payable extra.
 - (c). The bidder should assure a throughput of 10,000 Tonnes per day per crane during its working.
 - (d). If the bidder handles less than the assured throughput, penalty will be levied @ 25% of the wharfage rate of coking coal for the shortfall in the throughput.
 - (e). If the bidder handles more than the assured throughput, incentive @ 10% of the wharfage rate of coking coal for the excess quantity in the throughput shall be paid.
- (iii). The port has to provide facilities to M/s.ABG Infralogistics Limited, for handling of dry bulk cargoes and general cargoes and these cargo handling operations are required to be monitored round the clock and throughout the year. For this

purpose, port has to deploy supervisory staff as well as officers in all the three shifts to monitor the performance of the Harbour Mobile Cranes as well as liaison with the Stevedores/Port Users, beside applicable Engineering and Management overheads exclusively allowable to Harbour Mobile Cranes operations. Cost thereof is considered while arriving at the rates proposed.

- (iv). A summary of the cost calculation furnished to justify the proposed rate is given below:

Sl. No.	Description	Cost for 2 Million Tonnes of Minimum Guaranteed Throughput (in Rs.)	Cost per tonne (in Rs.)
(a).	Capital cost	Not considered as mobile cranes are taken on hire	
(b).	Fixed cost (ROCE and Depreciation)	Nil	Nil
(c).	Variable costs		
(i).	Hire charges for 2 million tonnes of cargo handled.	59500000	29.75
(ii).	Risk factor to cover the drop in cargo handled over the assured cargo of 2 Million tonnes @ 10% on (i) above		2.98
(iii).	Staff cost of TM Department to monitor the deployment and collection	5031479	2.52
(iv).	MGA cost @ 31.82% on (iii) above		0.80
(v).	Engineering overheads on general facilities for facilitating Harbour Mobile Crane operations	4150200	2.10
	Total (c)		38.14
(vi).	Property tax @ 4% on Rs.39.75		1.59
(vii).	Cost per tonne per crane		39.73
(d).	Proposed Rate (after rounding off)		39.75

- (v). After consultation with the Trade in the meetings held on 27 October 2008 and 21 November 2008, the VPT has proposed adhoc rate of Rs.39.75 per tonne for hire of Harbour Mobile Cranes. The port stated that adhoc rate proposed will be implemented with retrospective effect on notification of final rate by Tariff Authority for Major Ports. The trade representatives agreed for the same. A copy each of the minutes of the meeting with the trade date 27 October 2008 is submitted by the port.

- (vi). The rate proposed is initially for 2 years and it shall be reviewed thereafter based on the performance of the crane.

2.2. In this backdrop, the VPT has proposed hire charge for supply of 100 Tonnes capacity Harbour Mobile Cranes for discharge/shipment of bulk cargo at Rs.39.75 per tonne.

3.1. As per Clause 2.17.3. of the Tariff Guidelines of 2005, the adhoc rate to be operated in the interim period must be based on existing notified rates for comparable services / cargo and it must be mutually agreed upon by the port and the concerned users.

3.2. The rate proposed by the VPT was not found to be on existing notified rates for comparable services / cargo. Though the port has stated that the proposed rate has been arrived after deliberation with the trade and that the trade has agreed to the same, it is understood from the Minutes of the meeting dated 21 November 2008 attached by the VPT with the proposal, that the representatives of Visakhapatnam Stevedores Association and Visakhapatnam Customs Clearing Agents Association have requested the port to fix the rate not exceeding Rs.35/- MT as against Rs.45.50 per tonne earlier suggested by the VPT earlier.

3.3. The above position was brought out to the VPT vide our letter dated 1 January 2009 while acknowledging the proposal. The VPT was also advised to furnish concurrence of the concerned users for levy of the proposed tariff on adhoc basis for interim period till fixation of final

rates by the Authority. In response, the VPT vide its letter dated 12 February 2009 stated the following:

- (i). TAMP has notified a rate of Rs.64 per tonne for handling bulk cargo with MHC at VSPL, whereas the proposed rate for comparable services / cargo with MHC is only Rs.39.75 per tonne.
- (ii). VPT had proposed a rate of Rs.45.50 per tonne which the Trade did not agree and requested VPT to fix the rate at a reasonable level not exceeding Rs.35 per tonne. VPT deliberated the issue with the Trade in the meeting held on 21 November 2008 and proposed to fix the adhoc rate at Rs.39.75 per tonne and the rate which will be finally approved and notified by the TAMP will be implemented with retrospective effect, for which the Trade representatives have agreed. Accordingly, a Trade Circular was issued on 6 December 2008 and the rate is being implemented.
- (iii). It has requested this Authority to approve and notify the rate of Rs.39.75 per tonne duly informing the Trade also.

4.1. In accordance with the consultation process prescribed, the proposal received from the VPT was forwarded to the concerned users / organisation bodies including those suggested by the port, for seeking their comments.

4.2. The comments received from the concerned user organizations were forwarded to VPT as feed back information. The VPT has responded to the comments furnished by the users.

5.1. A joint hearing in this case was held on 22 October 2009 at the VPT premises. At the joint hearing, VPT and the concerned users / organisation bodies have made their submissions:

5.2. As decided at the joint hearing, the VPT was advised to take action on some points. The VPT has responded vide its letter dated 21 November 2009 and 11 December 2009. A comparative position of the action points decided at the joint hearing and the response of the VPT is tabulated below:

Sl. No.	Action points decided at the joint hearing	Response of the VPT
(i).	The proposal of the VPT to introduce a minimum handling condition to avoid underutilisation of the crane due to any reasons attributable to users does not form a part of its original proposal. The VPT is, therefore, advised to file a formal supplementary proposal in this regard, fully justifying the proposed arrangement. Simultaneously, with the submission of supplementary proposal to the Authority, the proposal may be circulated to all the concerned users allowing them 7 days time therefrom to furnish their comments to TAMP and VPT.	<p>(a). As per Clause-9 (II) (i) and (ii) of the Contract under reference, the Supplier should assure a throughput of 10,000 tonnes per day per crane during its working, and if the handling is less than the assured throughput, penalty will be levied @ 25% of the wharfrage rate of coking coal per tonne for the shortfall in the throughput. Clauses 9(III) and 9(IV) of the referred contract envisage the extent of the break-downs and the related penalty for which the supplier is liable to pay to the port trust.</p> <p>(b). Of late, on reviewing the performance of the vessels that used the HMCs, it is noticed that the performance of the HMC had come down due to various reasons attributable to the hirer of the crane and as on date there is no liability or responsibility on the part of the hirer for poor performance, since the rate being paid by the hirer is on per tonne basis without taking into account time factor. There is no other legitimate tool to control the activities of the hirer, which directly bear negative impact on the performance of the HMC. In this regard, the port has furnished reasons which affect performance of the HMC and lead to underutilisation of HMC besides impacting of the vessels turnaround time.</p>

		<p>(c). For the purpose of filing a formal supplementary proposal for fixation of handling minimum tonnage, a meeting was held with the trade on 5 November 2009. The port proposed a minimum handling rate of 500 tonnes per hour for bulk cargo and 200 tonnes per hour for break bulk cargo on average basis from the time of supply to its cancellation for a vessel. The trade, however, suggested a minimum handling rate of 350 tonnes per hour for bulk cargo and since the productivity of general / bulk cargo varied depending on the nature of cargo, no minimum handling rate be fixed.</p> <p>(d). Keeping in view the suggestions expressed by the trade members present and in order to make best utilisation of the HMCs by the users, it is proposed to prescribe minimum tonnage to be handled as mentioned below:</p> <p>(i). Bulk cargoes = Average 500 tonnes per hour</p> <p>(ii). Break bulk cargoes = Average 200 tonnes per hour</p>												
(ii).	Different overhead elements considered in the calculation should be justified in the light of actuals for the last 3 years. It should also be established that these overheads are incremental costs incidental to the operation of Mobile Harbour Crane.	<p>(a). It is stated that, for calculation of MGA last 3 years actuals were considered and on an average the MGA expenses works out to 31.04%. While calculating MGA overhead cost, the store keeping, medical expenses, labour welfare and Management and Secretarial expenditure were excluded, as the said cranes are operated and maintained by the supplier. Therefore the percentage of MGA overhead apportioned in this proposal is different from that of other tariff proposal. As per the cost statement furnished in this regard, MGA to operating expenditure during 2007-08 to 2008-09 works to 24.26%, 32.49% and 36.39% respectively. In view of that the average 31.04% is considered for calculation of MGA.</p> <p>(b). With regard to incremental cost incidental to the operation of Mobile Harbour Cranes, it has mentioned the port has incurred expenditure on resurfacing of concrete portion and repairs to kerb walls. These expenses are considered to be made for every 3 years as the movement of Harbour Mobile Cranes cause more wear and tear of the berth.</p> <p>The estimated expenditure on these items is mentioned below:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th></th><th>Rs.</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Resurfacing the concrete portion and repairs to Kerb wall: Estimated cost / 3 years life i.e. (1,33,11,068/3)</td><td>=</td><td>44,37,022</td></tr> <tr> <td>Plus: Electrical maintenance</td><td>=</td><td>24,000</td></tr> <tr> <td>Total expenditure per annum</td><td>=</td><td>Rs.44,61,022 =====</td></tr> </tbody> </table> <p>Therefore, engineering overheads on general facilities per tonne is considered at Rs.2.23 per tonne for minimum tonnage of 20,00,000 tonnes per annum to be handled.</p>			Rs.	Resurfacing the concrete portion and repairs to Kerb wall: Estimated cost / 3 years life i.e. (1,33,11,068/3)	=	44,37,022	Plus: Electrical maintenance	=	24,000	Total expenditure per annum	=	Rs.44,61,022 =====
		Rs.												
Resurfacing the concrete portion and repairs to Kerb wall: Estimated cost / 3 years life i.e. (1,33,11,068/3)	=	44,37,022												
Plus: Electrical maintenance	=	24,000												
Total expenditure per annum	=	Rs.44,61,022 =====												
(iii).	The issues raised by Vizag Seaport Private Limited (VSPL) about predatory pricing should be frontally addressed.	The VPT has not furnished its comments.												

5.3. Accordingly, the port furnished the revised cost sheet. The main modifications made by the VPT in the revised cost statement vis-à-vis the earlier cost statement is tabulated below:

- (i). The MGA cost is considered at 31.04% as against 31.82% of staff cost.
- (ii). The engineering overheads is considered at Rs.44,61,022 as against Rs.41,50,200.
- (iii). The port had earlier considered property tax @ 4% of the proposed rate. The port has now modified and considered the property tax @ 4% on the total variable cost at Rs.1.53 per tonne.

5.4. A comparative position of the cost statement filed earlier by the VPT alongwith its proposal dated 15 December 2008 and the revised cost statement filed after the joint hearing is shown below:

Sl. No.	Description	Cost position as per cost statement			
		Dated 15.12.2008		Dated 11.12.2009	
		Cost for 2 Million Tonnes of Minimum Guaranteed Throughput (in Rs.)	Cost per tonne (in Rs.)	Cost for 2 Million Tonnes of Minimum Guaranteed Throughput (in Rs.)	Cost per tonne (in Rs.)
(a).	Capital cost	Not considered as the mobile cranes are taken on hire.			
(b).	Fixed cost (ROCE and Depreciation)		Nil		Nil
(c).	Variable costs				
(i).	Hire charges for 2 million tonnes of cargo handled	59500000	29.75	59500000	29.75
(ii).	Risk factor to cover the drop in cargo handled over the assured cargo of 2 Million tonnes @ 10% on (i) above		2.98		2.98
(iii).	Staff cost of TM Department to monitor the deployment and collection	5031479	2.52	5031479	2.52
(iv).	MGA cost @ 31.82% / 31.04% on (iii) above		0.80		0.78
(v).	Engineering overheads on general facilities for facilitating Harbour Mobile Crane operations	4150200	2.10	4461023	2.23
	Total (c)		38.14		38.25
(vi).	Property tax @ 4%		1.59		1.53
(vii).	Cost per tonne per crane		39.73		39.78
(d).	Proposed Rate (after rounding off)		39.75		39.75

As can be seen from the above comparative position, there is no change in the cost per tonne proposed by VPT.

6. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

7. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The Visakhapatnam Port Trust (VPT) has hired from a private operator reportedly based on a competitive tender basis two Mobile Harbour Cranes (MHC) of 100 tonne capacity each for a period of 5 years to handle dry bulk and break bulk.

cargo at Rs.29.75 per tonne. An amount of Rs.39.75 per tonne is proposed to be collected from the users of the crane and the tender rate of Rs.29.75 will be paid for the hire of crane and the VPT will retain the balance amount of Rs.10.00 per tonne being recovery of its overheads. The VPT has started to levy the rate of Rs.39.75 vide its Trade Circular dated 6 December 2008 on adhoc basis.

- (ii). The arrangement envisaged by VPT in this case is not granting direct authorisation to a private operator to operate the cranes. The port has hired the crane and it will remain responsible to the users for provision of services and accordingly will levy charges from them for the services availed. Strictly speaking, the exercise in hand is for fixing tariff for the services provided by the port and not for any authorised service providers under clause 7 of the Tariff Guidelines of 2005.
- (iii). Tariff is proposed by the port by considering the hire charges payable by it as an element of cost. Besides, the port has sought to add various cost items in the nature of overheads and tax to arrive at the proposed rate, while port has taken care to include a provision to cover the risk of not achieving the minimum throughput it has assured to the crane supplier. But, the port has not assured to the users the minimum productivity levels to be maintained, though it has secured such an assurance from the crane supplier.

As brought out in the factual position narrated in the initial part of this Order, the proposed hire charge is based on an offer received following the tender route. If the tender rate is considered for determination of hire charges for the MHCs, it might amount to fixing a rate in respect of a particular crane. At a later stage, if the commercial judgment of the port demands deployment of some more additional cranes to cope up with the anticipated traffic the same will warrant fixation of separate tariff for such cranes again. This would result in an anomalous position of the users paying different rates for the same facility just because the cranes are inducted at different point of time under different conditions. It is, therefore, not advisable to prescribe rate solely based on the tender rate offered by a particular supplier as the revenue model so derived may not necessarily fit in case of another crane to be inducted for the same services. It is, therefore, found appropriate to arrive at the ceiling rate based on standard capacity and normative cost of operating the MHC.

- (iv). The objection of VSPL essentially stems from its apprehension of traffic diversion from its terminal to VPT owing to lower charges for the crane. This Authority does not have any reasons to believe that the VPT engages in predatory pricing to oust competition. The method adopted by the VPT to induct MHCs in operations is transparent and its proposal, though this Authority prefers a normative approach, seeks to cover its costs and overheads. It is noteworthy that the existing tariff for MHC at VSPL was not fixed on stand alone basis but based on the overall revenue requirement for the terminal. It is open for VSPL, if it so desires, to propose necessary adjustments in the existing tariff items based on activity-wise costing.
- (v). In Paradip Port Trust (PPT), even though MHC with different capacities are deployed by various crane service providers authorised by the port, for the purpose of fixation of hire charge of MHC, the PPT had formulated its proposal based on certain assumed norms and parameters for MHC of 100 tonnes capacity and hire charge was fixed by this Authority on normative basis vide Order dated 30 December 2009. At the Tuticorin Port Trust (TPT) also hire charge was prescribed on normative basis for 100 tonne capacity of MHC vide Order dated 30 December 2009.
- (vi). Since the objective is to prescribe ceiling rates for operating a MHC, the tariff fixation must be based on certain norms and parameters. Clause 2.4.1. of the tariff guidelines of March 2005 also calls for attempts to evolve normative cost of each component of port operations. Since separate set of norms under Clause 2.4.1. of

2005 tariff guidelines are not evolved, it is found appropriate to adopt the norms prescribed in the tariff guidelines of 2008 for determining tariff based on standard cost of operating a harbour mobile crane at the VPT. Incidentally, this approach was followed by this Authority for setting tariff for use of the MHC at the PPT and TPT.

- (vii). The guidelines of 2008 for upfront tariff fixation prescribe the handling norms/ guidelines for dedicated facilities such as coal, iron ore and container handling. Apart from that, guidelines / handling norms are prescribed for multipurpose cargo terminal covering dry bulk cargo and break bulk cargo which are found relevant in this case based on the submission of the port that cranes to be deployed will handle bulk and break bulk cargo.

In the absence of availability of information on the share of capacity allocable to different cargo, the standard capacity of crane is arrived separately for cargo groups i.e. dry bulk cargo and the break bulk cargo with reference to the handling norms prescribed for respective cargo groups in the guidelines of 2008 as per the approach followed in the case of the TPT and PPT. For this purpose, number of working hours per annum is considered at 4000 based on normative level of working hours prescribed in the 2008 guidelines for estimating the power / fuel cost for loading / unloading equipment deployed at multipurpose cargo berth.

The tariff guidelines of 2008 prescribe a norm for cargo handling at multipurpose berth at a rate of 10,000 tonnes per day for dry bulk cargo comprising food grains & fertilizer and coal, limestone, minerals etc., The output norm of 10000 tonnes per day prescribed in the tariff guidelines of 2008 is with reference to operation of 3 numbers of wharf cranes of 20 tonne capacity each. Since the exercise is to prescribe hire charges for the HMC of 100 tonne capacity, the norm prescribed in the 2008 guidelines for the per day handling rate is adjusted suitably. Considering the higher handling capacity of HMC as compared to the aggregate capacity of the wharf cranes prescribed in the 2008 guidelines and in the absence of any other norms available, it is reasonable to reckon a 25% increase over the handling rate of 10,000 tonnes per day prescribed for operation of 3 numbers of 20 Tonne ELL cranes. Similar approach was followed in the case relating to fixation of hire charge of MHC at PPT and TPT.

- (viii). In the proceeding relating to fixation of hire charge for the 100 tonne MHC at the PPT which was recently concluded by the Authority in December 2009, the capital cost of the 100 tonnes MHC with two grabs estimated by the PPT and considered by this Authority was Rs.3007.74 lakhs including freight and duties. The estimated capital cost was substantiated with the Budgetary quotation obtained by the PPT. Incidentally, the capital cost as estimated by the PPT was relied upon by this Authority for fixation of hire charge of MHC at the TPT subject to updating the exchange rate with the then prevailing rate vide Order dated 30 December 2009. Capital cost as estimated in the PPT case is relied upon and considered for the purpose of this analysis subject to updating the exchange rate with the prevailing rate. The exchange rate applied for conversion of the Budgetary quotation in Euro is updated to Rs.58.2600 to reflect the exchange rate prevailing at the time of analysis of this case. The capital cost of the MHC accordingly works out to Rs.2585.28 lakhs.

- (ix). (a). No explicit fuel consumption norms for a MHC are prescribed in the tariff guidelines of 2008. Fuel consumption estimated by the PPT for a 100 tonne MHC is 70 litres per hour. The fuel consumption by a 104 tonnes MHC operated by the Vizag Seaport Private Limited, a private bulk terminal operator at the Visakhapatnam Port Trust (VPT), is indicated at 60 litres per hour.

Since no separate norms for consumption of fuel by MHC is available, fuel consumption at 70 litres per hour as considered in the cases of PPT and TPT for a 100 tonne MHC is considered in this analysis also. The unit cost

282160/10-4

of fuel is considered at Rs.38.90 per litre prevailing at the time of this analysis.

- (b). The repairs and maintenance cost and insurance are estimated at 5% and 1% respectively of capital cost of crane as per the norms prescribed in the guidelines of 2008.
- (c). The guidelines of 2008 stipulate estimation of license fee based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Ports. In the existing Scale of Rates of VPT approved in May 2006 vide Order dated 11 May 2006 license fee for open space is prescribed at Rs.90.55 per week or part thereof for an area of 100 sq. mtr. from second week onwards. Since the crane will be operating for 4000 hours in a year, license fee for the idling period of the year is considered at Rs.90.55 per 100 sq.mtr. per week.
- (d). Depreciation is estimated at 10.34% on the capital cost of the crane as per the rate prescribed under the Companies Act 1956.
- (e). Other expenses are estimated at 5% of the capital cost of crane as per the norms prescribed in the guidelines of 2008.
- (x). This Authority has adopted the ROCE at 16% for the tariff cases to be decided during the year 2010-11 which is considered for arriving at the hire charges for MHC. Return is allowed on the average Written Down Value of the MHC for the three years period for which tariff is to be fixed, which works out to Rs.328.10 lakhs.
- (xi). The total estimated annual revenue requirement of operating HMC is Rs.988.74 lakhs which is aggregate of operating cost of crane Rs.660.64 lakhs plus 16% return of Rs.328.10 lakhs. As stated earlier, hire charge for HMC is arrived for broad cargo groups with reference to their respective standard capacity.
- (xii). The tariff guidelines of 2008 prescribe norms also for fixation of rate for break-bulk cargo like steel & bagged cargo and other cargo. It prescribes handling rate of 4000 tonnes per day for steel & bagged cargo and 2500 tonnes per day for others with the deployment of 3 numbers of 20 tonne ELL cranes. As stated earlier, the output norms prescribed in the guidelines are with reference to operation of 3 numbers of wharf cranes of 20 tonne capacity each whereas the exercise is to prescribe hire charge for a 100 tonne HMC. Further, it may be relevant to mention that MHC may handle other cargo without grabs not being fitted to the crane. Hence, the handling rate prescribed in the guidelines need to be updated to recognise the above elements.

As decided in the case relating to the fixation of hire charge of MHC at Paradip Port Trust and Tuticorin Port Trust, 50% increase over the handling rate prescribed in the guidelines for steel and bagged cargo and other bulk cargo is reckoned with.

Accordingly, updated normative handling rate of 6,000 tonnes per day for steel and bagged cargo, and 3750 tonnes per day for other cargo are considered in this analysis.

Following these adjusted norms and 4000 hours of working of the crane in a year, as prescribed in the tariff guidelines of 2008 and keeping in view 70% utilization factor, the rate per tonne for use of the HMC works out to Rs.33.23 per tonne for dry bulk cargo, Rs.69.24 per tonne for handling steel & bagged cargo and Rs.110.85 per tonne for other cargo to achieve the estimated annual revenue requirement of Rs.988.78 lakhs for the respective cargo group.

- (xiii). The statement submitted by the VPT for use of HMC has been modified in line with the above analysis. A copy of the modified statement is attached as **Annex**.
- (xiv). Clause 4.3. of the tariff guidelines of March 2005 stipulates prescription of concessional tariff for coastal cargo. The said clause further stipulates that the cargo related charges for all coastal cargo, other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets should not exceed 60% of the normal cargo related charges.

The VPT has not proposed concessional tariff for coastal cargo for ship to shore transfer of cargo or vice versa using the HMC on the grounds that the crane will be deployed to predominantly handle overseas cargo and thermal coal and iron ore cargo to which the 60% coastal concession will not apply. The port has also categorically declared that no other coastal cargo will be handled. In view of that the port has argued that incase the crane is required to handle coastal cargo the basic cost payable to the supplier i.e. Rs.29.75 per tonne will be levied.

Prescription of concessional tariff on coastal cargo / container / vessels in cargo related charge and vessel related charge is a policy direction issued by the (then) Ministry of Shipping, Road Transport and Highways (MSRTH) in the Central Government to this Authority which is also incorporated in the tariff guidelines of 2005. The rates prescribed by this Authority are, therefore, bound to reflect the policy decision irrespective of the person who is going to charge such rate. The objective is the concerned section of trade should get the stated benefit.

The estimated annual revenue requirement of Rs.988.74 lakhs will have to be realized from foreign and coastal cargo handled. That being so, the concessional rate requires to be determined taking into consideration the share of the estimated capacity of the HMC for handling coastal cargo and suitable adjustment in the rate for handling foreign cargo.

In the absence of information relating to the share of the capacity of the HMC to handle coastal cargo and to comply with Clause 4.3. of the tariff guidelines of March 2005, coastal rate is prescribed at 60% of the rate prescribed for normal cargo. It is, however, open for VPT to come up with a suitable proposal for adjustment in rates if concessional tariff prescribed for coastal cargo is likely have significant impact on the estimated revenue model considered in this analysis.

- (xv). The hire charge for 100 tonne HMC crane arrived in this analysis is with reference to the performance for handling different cargo groups adopting the handling norms prescribed in the guidelines of 2008. As it is possible to have actual performance varying from the standards assumed in this calculation, it is necessary to prescribe tariff linked to performance levels. Incidentally, Clause 5.9. of the tariff guidelines of 2005 also recommends linking tariff to the benchmark levels of productivity, providing incentive for better performance and disincentive for performance below the benchmark levels. The performance linked tariff will provide for incentive to the service provider for high performance and disincentive for underperformance.

An incentive / disincentive scheme based on the model followed in the case relating to the PPT and JPT is adopted in this case also. The standard productivity level assumed for arriving at the tariff is treated as the base level. Accordingly, the performance linked tariff structure is prescribed providing for a reward of 5% by way of increment in the base rate if the performance achieved is 1000 tonnes higher than the benchmark level and a disincentive by way of reduction in the base rate by 5% if performance achieved is 1000 tonnes lower than the benchmark.

The performance linked tariff will encourage private service providers to maintain higher efficiency level in order to enhance his returns due to higher rates prescribed. Such efficiency improvement will also benefit users due to faster turn around of vessel. As stated earlier, the slabs for performance linked tariff

introduced are not based on any well analysed data. The VPT is, therefore, advised to formulate a more scientific incentive / disincentive scheme at the time of the next tariff review of this item.

- (xvi). The tariff guidelines of 2005 stipulate a tariff validity cycle of 3 years. Accordingly, the hire charge for crane fixed by this Authority will be valid for three years from the date of implementation of the Order.
- (xvii). Since the tariff fixed is linked to productivity level, it is necessary to define the conditions in order to avoid ambiguity. The PPT had in its proposal for fixation of hire charge of MHC proposed formula for arriving at the average berth day output of MHC. It had also proposed provisions to measure performance in case of breakdown of MHC for more than an hour, stoppage of operations of MHC, penalty in case of shifting of vessel on account of breakdown / non-performance of vessel, etc., which are relevant in the case of VPT. It is noteworthy that the conditionalities prescribed in the PPT case were incorporated in the TPT case also and proposed to be prescribed in NMPT case. Therefore, the conditionalities prescribed in the PPT and TPT cases are incorporated in the VPT case also. The VPT may come up with a suitable proposal if it finds any other conditions are relevant to the operations of MHC in its port or finds the conditions prescribed by this Authority are not relevant in its case.

8. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority approves the following to be inserted in Schedule 5.1.3. — Charges for hire of Harbour Mobile Crane under Section 5 Charges for Hire of Craft/Equipment in the existing Scale of Rates of the Visakhapatnam Port Trust:

"5.1.3. Charges for use of Harbour Mobile Cranes installed by the private operators:

(I). For Dry Bulk Cargo:

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in Rs.)	
	Foreign	Coastal
9500-10499	28.25	16.95
10500-11499	29.91	17.95
11500-12499	31.57	18.94
12500	33.23	19.94
12501-13500	34.89	20.94
13501-14500	36.55	21.93
14501 - 15500	38.21	22.93

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2nd thousand tonnes the rate was enhanced to 110% of the base rate. The rate for third thousand tonnes was arrived by enhancing the base rate by 115%. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 15500 tonnes. Likewise, ceiling rates for performance below 9500 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

(II). For Break-bulk cargo:

(A). Steel and Bagged Cargo

Average daily crane performance (in Metric tonne)	Ceiling rate per tonne (in Rs)	
	Foreign	Coastal
5000-5999	65.78	39.47
6000	69.24	41.55
6001-7000	72.70	43.63

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 7000 tonnes. Likewise, ceiling rates for performance below 5000 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

(B). Others

Average daily crane performance (in Metric tonne)	Ceiling rate per tonne (in Rs)	
	Foreign	Coastal
2750-3749	105.31	63.18
3750	110.85	66.51
3751-4750	116.39	69.84

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 4750 tonnes. Likewise, ceiling rates for performance below 2750 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

Notes:

- (i). The formula for calculation of average berth-day out put is as follows:

$$\frac{\text{Total Quantity loaded / unloaded by the HMC}}{\text{Total time taken from vessel commencement to completion}} \times 24 \text{ hours}$$

- (ii). According to the average berth-day output for the vessel from commencement to completion of loading / discharge of cargo, the appropriate rate of crane hire charge will be chosen for recovery from port users for the full quantity of cargo loaded / discharged.
- (iii). If one HMC works with another HMC or ELL crane/s, the Berth-day output for the crane will be ascertained on the basis of the quantity as recorded by the HMC's load meter.
- (iv). In case of breakdown of the crane for more than one hour till the vessel leaves the berth, the quantity handled by HMC will be determined taking into account cargo loaded / discharged prior to break-down divided by crane working hours and multiplied by 24.
- (v). In case of stoppages of operation of HMC for more than two hours at a stretch for reasons not attributable to the HMC, appropriate allowance will be allowed to the crane while calculating the total time of crane operation in the vessel. Stoppages of HMC for less than 2 hours will not be taken into consideration for the above purpose. No allowance will be allowed for stoppages attributable to the HMC. All stoppages in loading / unloading operations during working of HMC are required to be certified by the Stevedore of the vessel in the daily vessel performance report.
- (vi). In case shifting of a vessel becomes necessary due to breakdown / non-performance of HMC, the shifting charges of the vessel from berth to anchorage will be recovered from the crane operator in addition to a penalty of Rs.1,00,000/- (Rupees one lakh only). The shifting charges so recovered will be refunded to the vessel's agent while the penalty will be retained by the port.
- (vii). In case of dispute on the average output, the decision of the port trust will be final and binding. "

9. The ceiling rates fixed now will come into effect after expiry of 15 days from the date of its notification in the Gazette of India and shall remain valid for 3 years.

RANI JADHAV, Chairperson
[ADVT. III/4/143/10-Exty.]

ANNEX
Cost calculation for fixation of rate for use of 100 tonne Harbour Mobile Crane provided by authorised service provider at the
Visakhapatnam Port Trust

A. For Dry bulk cargo

Sr. No.	Particulars	As furnished by Visakhapatnam port Trust		Norms if any prescribed in 2008 tariff guidelines (for multipurpose cargo berth)	Modified Calculation	
		Workings -			Workings	Rs. in Lakhs
I	Cost of Mobile Harbour Crane (Rs. Lakhs)		0			2585.28
II	A. Capacity (in terms of shifts / hours per annum) computed by VPT					
	Available working shifts per annum		0			
	Norms of availability as per Government guidelines		0			
	Capacity in shifts per annum		0			
	Capacity in terms of hours / annum		0			
	B. Capacity in tonnes/ annum computed by TAMP					
	Handling rate per hour (in tonnes)			Dry bulk a) Food grain, fertiliser = 10000 tonnes / days (for vessels more than 30000 tonnes parcel size) b) Coal, Lime stone, minerals, etc. = 10000 tonnes / days	25% above the handling norms prescribed in the guidelines i.e. 12500/ (24 hours * 70%)	744
	Working hours per annum			A norm of 4000 hours of working in a year is prescribed for estimating power / fuel cost		4000
	Annual Capacity (in tonnes)					2976000
	Annual Capacity (in Million tonnes)					2.976
III	Variable cost as estimated by the port		Rs. in lakhs			Rs. in lakhs
	(i). Hire charges of 2MT of cargo handled @ Rs.29.75 per tonne	2000000 * 29.75	29.75			
	(ii). Risk factor to cover drop in cargo handled over the assured cargo @ 10% of (i) above	10% * 29.75	2.98			NIL
	(iii). Staff cost of the TM Dept	5031479	2.52			NIL
	(iv). MGA cost @ 31.04% on (iii) above	31.04% * 5031479	0.78			NIL
	(v). Engineering overheads	4461023	2.23			NIL
	total variable cost		38.25			NIL
	(vi). Property tax @ 4% on total variable cost		1.53			NIL
	(vii). Cost per tonne per crane		39.78			NIL
	Rate per tonne proposed		39.75			
IV	Operating cost					
	(a). Fuel cost	Not furnished by the port	0		70 ltrs per hour * Rs. 38.90 per litre * 4000 hours	108.92
	(b). Repairs & Maintenance cost	Not furnished by the port	0	5% on cost of mechanical equipment	5% * Rs.2585.29 lakhs	129.26
	(c). Insurance	Not furnished by the port	0	1% on cost of mechanical equipment	1% * Rs.2585.29 lakhs	25.85
	(d). Depreciation	Not furnished by the port	0	As per norms prescribed in Companies Act	10.34% * Rs.2585.29 lakhs	267.32
	(e). Rent (License Fee)	Not furnished by the port	0	As per Scale of Rates of concerned port	Rs.90.55 per 100 sq.mtrs. per week	0.03
	(f). Other Expense	Not furnished by the port	0	5% of Gross fixed Asset Value	5% * Rs.2585.29 lakhs	129.26
	- Security Charges					
	- Salaries & Others					
	- Dock Safety and other Exp.					
	Total (a) to (f)					660.64
IV	ROCE			16% on capital employed	16% * Rs.2050.65 lakhs	328.10
V	Total Cost plus Return on Investment					988.74
VI	Hire Charge per shift					
VII	Hire Charge per tonne (Foreign) in Rs. / tonne				Rs.988.74 lakhs / 2.976 million tonnes	33.23
VIII	Hire Charge per tonne (Coastal)				60% * Rs. 33.23	19.94

B. For break bulk cargo

Sr. No.	Particulars	Working	Steel & bagged cargo	Others
I	Cargo Handling rate at 50% above the norms prescribed in up/ front tariff guidelines 2008 for multipurpose cargo terminal (in tonnes / day)		6000	3750
II	Cargo Handling rate in tonnes / hour	Sr. no I / (24 hours * 70% utilisation norm)	357.00	223
III	Working hours (per annum)		4000	4000
IV	Capacity (tonnes / annum)	Sr. No II * III	1428000	892000
V	Total cost plus return as estimated in Sr. No V in the first table (Rs. in lakhs)		988.74	988.74
VI	Hire Charge per tonne (Foreign going) in Rs. / tonne	Sr. No V / IV	69.24	110.84
VII	Hire Charge per tonne (Coastal) in Rs. / tonne	60% of Sr. No VI	41.54	66.51

⊙ Note : Workings for capital employed

Gross value of HMC

Rate of Depreciation as per provisions of Companies Act

Rs. 2585.29 lakhs

10.34%

Value of HMC at the beginning of the year

Year 1
2585.28

Year 2
2317.96

Year 3
2050.64

Depreciation

267.32

267.32

267.32

Written down value at the end of the year

2317.96

2050.64

1783.32

Average written down value

2050.64